

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 26

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Secundär- und Localbahnen in der Schweiz — Apparat zum Einheben entgleister Locomotiven und Wagen. Von Ingenieur Emil Stötzer, Werkstättenchef in Salzburg. — Revue: La porte Saint-Georges à Nancy. Electriche Beleuchtung des Theaters in Brünn. — Correspondenz. — Miscellanea: Ehrenvolle Auszeichnung. Hochbahn und Tunnel in Hamburg. Schlafwagen. Photographieaufnahmen während der Eisenbahnfahrt. Selbständige Bremse für Eisenbahnwagen. Eine Eisenbahnbremse ohne Benützung der Radreifen. Theatervorhang aus Asbest. Actien-Gesellschaft „Electron“. Arlbergbahn. Electriche Eisenbahn von Baden-Baden nach Lichtenthal. Die internationale Eisenbahnausstellung in Wien. Theaterbrände. Reichstagsgebäude in Berlin. Norwegische Industrie- und Kunstausstellung. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein: Section Zürich.

An die Leser der „Eisenbahn“!

Da, in Folge der in unserer letzten Nummer veröffentlichten Beschlüsse, das Vereinsorgan des

Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins und der *Gesellschaft ehem. Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich*

im nächsten Jahre unter dem neuen Titel:

„Schweizerische Bauzeitung“

in meinem Selbstverlag erscheinen wird, so trete ich mit heutigem Tage von der Redaction der

„Eisenbahn“

zurück.

Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir, allen Freunden der „Eisenbahn“, welche diese Zeitschrift mit ihrem Wohlwollen beehrt haben, meinen ergebensten Dank auszusprechen.

Vor Allem gebührt derselbe den zahlreichen, unermüdeten Mitarbeitern der Zeitschrift, welche dieselbe durch ihre werthvollen Beiträge alimentirt und dadurch wesentlich dazu beigetragen haben, der „Eisenbahn“ den Werth und die Beliebtheit zu verschaffen, deren sie sich zu erfreuen hatte.

Im Ferneren möchte ich den beiden schweizerischen technischen Gesellschaften, sowie allen übrigen Abonnenten der „Eisenbahn“ für die Unterstützung und das Interesse, das sie derselben zu Theil werden liessen, dankend gedenken.

Ihnen sowohl, als namentlich auch der *Verlagshandlung Orell Füssli & Co.* ist es zuzuschreiben, dass diese erste und einzige technische Wochenschrift der Schweiz möglich wurde und dass sie sich während einer langen Reihe von Jahren, durch alle Stürme hindurch, die ihr keineswegs erspart blieben, halten konnte. Allerdings geschah dies nicht ohne grosse Opfer von Seite der erwähnten Verlagsfirma, Opfer, welche gewiss von Allen, die der Zeitschrift näher gestanden sind, vollständig gewürdigt werden. — Leider war es nicht möglich, die „Eisenbahn“ unter den frühern Bedingungen weiter zu führen, da einerseits den bisherigen Verlegern weitere Opfer kaum zugemuthet werden konnten und andererseits ein Ersatz durch höhere Beiträge der Vereine oder der Abonnenten nicht erreichbar erschien. — Das Zurücktreten der Firma Orell Füssli & Co. von dem Vereinsorgan ist um so mehr zu bedauern, als sich dieselbe nicht nur durch die Gründung und Fortführung der „Eisenbahn“, sondern auch durch die Herausgabe einer Reihe anderer technischer Publicationen grosse Verdienste erworben hat, die um so anerkennenswerther sind, als sie einem früher in der Schweiz noch wenig gepflegten Zweig der Literatur zu Ansehen und Bedeutung verholfen haben.

Zürich, den 29. December 1882.

A. Waldner, Ing.

Secundär- und Localbahnen in der Schweiz.

7. In Nr. 23 der „Eisenbahn“ vom 9. December 1882 werden die Localbahnprojecte in Appenzell beurtheilt in Bezug auf die Erfahrungen, welche mit Localbahnen anderwärts resp. in den Niederlanden gemacht worden sind.

Wir wollen für heute nicht auf dieses einzelne Project einer Localbahn von St. Gallen nach Gais eintreten und weder die eigenthümliche Erscheinung betonen, noch nach den Motiven forschen, kraft welchen gerade die Direction der Vereinigten Schweizerbahnen eine Localbahn in's Leben rufen will, nachdem sie aus kleinlicher Auffassung und gänzlicher Verkenning des Werthes einer Localbahn wie Winkeln-Herisau als Alimentirungsbahn zu ihrer Normalbahn der ersten stets die Lebensfähigkeit zu unterbinden bemüht war; wir möchten mehr nur im Allgemeinen auf die Verhältnisse aufmerksam machen, wie solche bei uns in der Schweiz bestehen gegenüber der immer näher tretenden Frage der Secundär- oder Localbahnen. Es lässt sich dies in wenigen Sätzen thun.

Eisenbahnen sind Verkehrswege und Verkehrsmittel, ähnlich wie dies die Strassen waren und noch sind. Während jedoch die letztern in ihrer Anlage den Verhältnissen des Verkehrs dadurch angepasst wurden, dass zwischen Hauptverkehrscentren Hauptlinien mit Strassen ersten Ranges (Cantonalstrassen) angelegt wurden und man den verschiedenen Stufen des Verkehrs entsprechend ein weiteres Netz von Strassen zweiter und dritter Classe (Bezirks- und Gemeindestrassen) zog, wurde diese natürliche Auffassung der Verzweigung für die Eisenbahnen als unzulässig erachtet. Warum? Weil die directe Verbindung der Bahnen unter einander, der unmittelbare Uebergang von einer Bahn zur andern, die möglichste Einheitlichkeit und Uebereinstimmung des Betriebsmaterials und damit die Normalspur und der Normalbetrieb als unumstössliche Grundbedingung aufgefasst, aufgestellt und rücksichtslos festgehalten wurde.

Da einerseits die Wohlthaten der neuen Verkehrswege d. h. der Eisenbahnen allgemein anerkannt und allseitig beansprucht wurden; — andererseits nur in der Schablone und den Normalien das Heil gefunden und zudem unglücklicherweise mit der Anlage von Eisenbahnen hohe Politik geritten wurde, so ergab sich für die Schweiz nach und nach ein Eisenbahnnetz, welches in seiner Gesammtheit weder nach Anlage und Baukosten, noch nach Betrieb und Erträgen als eine befriedigende Schöpfung bezeichnet werden darf. Auch die nachträgliche Einführung des eidgenössischen Eisenbahngesetzes, womit einer zu grossen Mannigfaltigkeit der Auffassung volkswirtschaftlicher Interessen in wohlmeinender Weise ein Ende gemacht werden sollte, bringt nur zu leicht die Gefahr einer Legalisirung der Unordnung nahe, in Folge bureaukratischer Handhabung der Vorschriften und Unsicherheit der Kompetenzverhältnisse, wobei hinsichtlich kleiner Fragen mit Hochgenuss die Schablone gehandhabt wird, die wichtigen Angelegenheiten principieller Natur und allgemein volkswirtschaftlicher Bedeutung dagegen mehr in den Hintergrund gedrängt werden.

Es wird wohl nicht nöthig sein, die Eisenbahnmisère, dieses schöne Product unsinniger Parteipolitik, unfruchtbaren Grössenwahns und einer völligen Verkenning der ersten volkswirtschaftlichen Grundsätze näher zu beleuchten. Sind doch die Folgen Jedermann klar genug vor Augen, obgleich es Leute wie Völker gibt, die auch durch die bittersten Erfahrungen nicht klüger werden.

Dass jedoch ein Umschwung in der ganzen Auffassung des Werthes und der Bedeutung der Eisenbahnen in Bezug auf die ausschliessliche Berechtigung und Anwendung von Normalanlagen und Normalbetrieb sich vorbereitet, geht aus der Beachtung hervor, welche in neuester Zeit in verschiedenen Ländern der Frage der Secundär- und Localbahnen geschenkt wird.

Je länger je mehr kommt man zur Einsicht, dass bis zu *einem gewissen Grade* die Bahnanlage und der Betrieb den Verhältnissen und dem Verkehr, denen die Bahn zu dienen hat, angepasst werden dürfe und solle und dass es nicht klug sei, alles nach einer Schablone zu behandeln. Wenn der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen in seinem Bericht vom 10. October 1882 an die Generalversammlung der Actionäre sagt, „*dass er es als eine Aufgabe der grösseren Bahngesellschaften betrachte, die Einführung von Secundärbahnen in der Schweiz überhaupt zu begünstigen, weil*